CONVENTION NATIONALE.

# DE L'INFLUENCE DE LA GUERRE MARITIME SUR LE COMMERCE, ET DE L'ORGANISATION DES TRAVAUX PUBLICS,

Par Charles BARBAROUX de Marseille,

Député par le Département des Bouches-du-Rhône, à la Convention Nationale;

IMPRIMÉE PAR ORDRE DE LA CONVENTION NATIONALE.

En rivières fécondes
Changez cette onde impure, et par d'heureux travaux
Corrigez à la fois, l'air, la terre et les eaux.

*Les jardins de Delille, chant.* I.

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.

1793.

# DE L'INFLUENCE

## DE LA GUERRE MARITIME, SUR LE COMMÉRCE,

### *Et de l'Organiſation des Travaux publics.*

---

REPRÉSENTANS,

La guerre maritime va nous cauſer de grands maux. J'ai cherché les moyens d'y remédier ; je crois les avoir trouvés, & je viens vous offrir mon travail.

Telle eſt la poſition topographique de la France, qu'elle eſt baignée, preſque dans tous ſes contours, par les eaux des mers ou des fleuves. Au nord, à l'oueſt, eſt l'Océan; au midi la Méditerranée, & à l'eſt le Var, le Rhône, le Rhin, & pluſieurs autres fleuves ou rivières qui naiſſent dans les Alpes, & traverſent notre territoire. Il étoit impoſſible que le commerce ne ſe fixât pas ſur un ſol auſſi heureuſement ſitué. Ce ſont les vents, les rochers, & la diſ-

position de nos côtes, qui nous ont faits commerçans. Par-tout nous avons ouvert des communications avec les peuples. L'Italie nous fournit ses huiles, ses soudes; la Barbarie ses grains, son corail; l'Espagne ses laines, ses piastres; le Levant ses cotons, ses cuirs & ses baumes. Nous tirons du nord, des bois de construction, du chanvre, des métaux, & nos navigateurs apportent des deux Indes le sucre, le café, l'indigo, les bois de teinture, & les autres riches productions du Mexique & de l'Indostan.

Le territoire de la France ne peut pas fournir des objets d'échange pour tant de marchandises diverses. Nous n'avons pas, comme l'Espagne, des mines pour les payer avec des matières d'or & d'argent. C'est donc avec des marchandises ouvrées dans nos atteliers, que nous achetons les productions des autres pays. C'est avec nos draps, nos soieries, nos toiles, notre orfévrerie, nos vins manufacturés, & le sucre des colonies, travaillé dans nos raffineries, que nous nous procurons en retour les richesses de toutes les parties du monde. Nos manufactures sont donc la source la plus abondante de nos prospérités, & le mobile de notre commerce.

De-là résulte, qu'en calculant les effets de la guerre maritime sur le commerce en général, nous ne devons jamais perdre de vue son influence sur nos manufactures.

Or, la guerre, quel que soit le succès de nos armes, sera toujours funeste à nos arts. Lyon envoyoit ses soieries en Allemagne & en Espagne; tout son commerce étoit là, car ses envois dans l'Italie & le Levant sont aujourd'hui très-bornés. Les communications de Lyon avec l'Allemagne, sont rompues depuis long-temps, & vingt mille ouvriers sont restés sans pain dans cette ville, d'où les commissionnaires

de Francfort tiroient autrefois une quantité considérable de marchandiſes. Jugez de l'état déplorable de Lyon, aujourd'hui que nos relations commerciales avec l'Eſpagne ont ceſſé. La guerre a briſé tous les métiers qui nourriſſoient dans cette ville ſoixante mille ouvriers.

Rouen n'offre pas un tableau moins affligeant. En général, on s'intéreſſe peu à cette ville, parce qu'on la répute ariſtocrate. On devroit au contraire chercher les moyens d'adoucir ſes malheurs; car on attachera plus d'hommes à la révolution par des bienfaits que par des vexations. Toutes les villes manufacturières ont plus ou moins reſſenti les effets de la guerre. Laval, dans le département de la Mayenne, Pontivy dans le Morbihan, Loudéac, Uſel, Quintin, Montcontour, dans le département des Côtes-du-Nord, toutes ces villes n'étoient floriſſantes que par la fabrication de leurs toileries qui paſſoient en Eſpagne. Aujourd'hui leurs travaux vont ceſſer: auſſi des mouvemens s'y manifeſtent, & l'ariſtocratie les fait ſervir à ſa cauſe. Si pluſieurs villes manufacturières ſe ſont encore ſoutenues, c'eſt que les étrangers ont mieux aimé ſe payer, dans nos échanges reſpectifs, avec des marchandiſes qu'avec des aſſignats. C'eſt auſſi parce que l'habillement de nos troupes a exigé une immenſe fabrication de draps; mais on ſent aſſez que ce mouvement donné à l'induſtrie, doit un jour s'arrêter, & l'on ne voit avec douleur dans le lointain, que l'inaction des manufactures & la miſère des ouvriers.

Combien cette poſition ne doit-elle pas s'aggraver encore par la guerre maritime! Il eſt des politiques qui penſent que nous devons abandonner momentanément nos colonies. Quelque parti qu'on prenne, il eſt certain que nos communications avec elles ſont

interrompues, & cet état de chofes eft un coup mortel porté à tous les genres d'induftrie qui s'entretenoient de l'échange continuel de nos marchandifes avec les denrées des colons, & de l'échange de ces denrées avec les matières premières des autres pays.

On ne peut pas calculer les évènemens de cette guerre. La France doit compter fur fes marins comme fur fes foldats; mais, fi nous avons pour nous le courage, nos ennemis ont pour eux le nombre de leurs vaiffeaux. Je fais tout ce qu'on peut attendre des efforts d'une grande nation, luttant contre la tyrannie, & de l'idée où font nos foldats qu'ils font deftinés à affranchir l'Europe; mais je n'en fuis pas moins perfuadé que, dès le moment où nous aurons dans la Méditerranée une efcadre ennemie, toutes nos relations commerciales avec les peuples feront rompues au midi comme elles le font au nord. Alors nous ferons abandonnés à nous-mêmes; il ne faudra plus compter fur des importations pour accroître nos jouiffances, ou pourvoir à nos befoins, ni fur des exportations pour faire valoir notre terre & nos manufactures. Boyer Fonfrède l'a bien dit: les guerres maritimes coupent toutes les veines au commerce. Voyez fi la République peut foutenir cet état plus d'un jour, & puifqu'il doit arriver, affurez-vous d'avance les moyens d'y remédier.

Il ne faut pas croire que le recrutement des troupes & nos armemens en courfe enlèvent des villes tous ceux que l'inaction des manufactures va laiffer fans travail. Trois cent cinquante mille hommes prendront parti fur terre ou fur mer; mais, vous en fallût-il un nombre trois fois plus grand, & fuffiez-vous réduits à la néceffité de forcer les enrôlemens, (ce qui n'arrivera jamais, car le patriotifme n'eft pas

éteint dans le cœur des Français), il resteroit toujours des misérables dans les villes manufacturières.

En effet, tous les hommes ne sont pas également propres au métier des armes & au service de la mer.

Au-dessus de quarante années, la vie des camps ou des vaisseaux est insoutenable. Beaucoup d'ouvriers, dans les fabriques, ont atteint cet âge, & ils ne peuvent faire que deux choses, conduire une navette ou creuser, au besoin, la terre. Il est encore une foule d'hommes que leur organisation exclut du métier des armes, & qui sont très-propres d'ailleurs à tout autre travail. Dans cette classe il faut comprendre les jeunes élèves & les ouvriers des fabriques. Enfin, combien n'y a-t-il pas de citoyens qui, forcés de pourvoir à la subsistance de leur famille, ne peuvent s'en séparer ! L'amour de la patrie fait qu'un homme s'oublie lui-même ; mais il ne se livre pas, sans frémir, à l'idée de laisser dans le besoin une femme & des enfans. Il ne faut donc pas croire qu'avec la paye donnée à nos soldats, nous attirions dans nos armées beaucoup de pères de famille ; nous ne devons même pas le desirer. Voilà donc une nombreuse quantité d'ouvriers à la subsistance desquels il faut pourvoir, en leur donnant du travail. Je prévois que la guerre maritime sera plus funeste à nos manufactures que ne le fut le systême de Law. A cette époque, dix mille ouvriers désespérés sortirent de la seule ville de Lyon, & se répandirent dans les bois. Le gouvernement, auteu de leurs maux, leur fit donner la chasse comme à des bêtes fauves. Pour nous, si telle est l'influence de la guerre, que cinq cent mille ouvriers manquent de pain, nous devons leur tracer des travaux pour qu'ils vivent & qu'ils bénissent la révolution.

Il ne faut pas croire non plus que la culture des campagnes va manquer de bras, parce que vous ouvrirez des travaux publics. Si les champs ont perdu trois cent mille hommes, la ſeule cauſe en eſt dans l'amour de la patrie. La France donna le ſignal de la détreſſe, & les agriculteurs abandonnèrent leur charrue. Je ne doute pas que le nouvel appel n'en attire encore ſous nos drapeaux. Mais, lorſque vous tranſporterez des atteliers au milieu des champs, lorſque vous les multiplierez, en les diſtribuant avec ſageſſe, alors, loin de diminuer la population des campagnes, vous l'augmenterez au moins momentanément, puiſque vous y porterez les hommes inoccupés des villes. Ne croyez pas que le laboureur abandonne ſes moiſſons ou ſes vendanges pour venir dans les chantiers publics; ces travaux ne ſeront pour lui qu'un ſupplément au travail de la culture, &, ſous ce rapport, ils ne pourront qu'être très-utiles aux campagnes, au lieu de leur être préjudiciables. D'ailleurs, vous pouvez, par une meſure ſimple, empêcher cette déſertion, & même faire ſervir aux opérations faciles de la culture les hommes de vos atteliers; il vous ſuffit de décréter qu'aux époques des récoltes, les travaux publics ſeront ralentis, le ſalaire des ouvriers diminué, & que même tout ouvrage ſera ſuſpendu, ſi les adminiſtrations locales le jugent néceſſaire pour le bien des campagnes. Par cette loi, le laboureur ſera rendu à ſon champ, & vous retiendrez les autres ouvriers au village, par la certitude que les chantiers ſeront rouverts après les moiſſons ou les vendanges.

Je ſais, Repréſentans, que, lorſqu'on vous parle de travaux extraordinaires, vous êtes arrêtés par la penſée déſolante que le tréſor national ne peut y ſuffire. Raſſurez-vous: mon projet n'eſt pas de

détourner de la destination sacrée de la guerre les richesses de la République. Je viens, au contraire, vous présenter de nouvelles propriétés. Vous avez des terres, des maisons, des meubles; mais vous ne vous êtes emparés d'aucune idée utile pour créer de nouveaux domaines nationaux. Il est pourtant vrai que vous pouvez, par tel établissement, ouvrir au commerce des routes plus aisées, & diminuer, à l'avantage du consommateur, le prix des denrées. Si vous faites gagner des millions au commerce, pourquoi le commerce ne vous paieroit-il pas un droit qui vous indemnisât de vos avances, & qui fût même, pour le trésor national, une nouvelle source de richesses? Ce sont-là des établissemens que j'appelle à bon droit des propriétés nationales, & je pense que, s'il faut émettre une nouvelle somme d'assignats pour leur prompte exécution, il n'y a pas à balancer; car leur hypothèque reposera sur ces établissemens mêmes, & cette opération n'empêchera pas de réaliser le systême de revirement par lequel on se propose de diminuer la masse des assignats en circulation.

Lorsque Louis XIV fit creuser le canal du Languedoc, les lumières sur le commerce n'étoient pas aussi répandues qu'elles le sont aujourd'hui. Croyez-vous cependant qu'il ne se fût pas trouvé des compagnies qui eussent fait l'avance des sept millions que Louis XIV donna pour ce superbe ouvrage, à la seule condition de percevoir, à leur profit, un droit de quatre deniers par lieue sur chaque quintal, tel qu'il a été établi en faveur de la famille Riquet? Eh! pensez-vous que des actions sur ce canal, ou, si vous voulez, des assignats hypothéqués sur cette belle propriété, n'eussent pas facilement circulé, accrédités par la confiance? Nous

pouvons prendre l'un ou l'autre de ces moyens; mais je préfère l'émiſſion d'une ſomme déterminée d'aſſignats, d'abord, parce que cette ſomme feroit peu conſidérable, & ſon émiſſion tellement graduée, qu'elle n'influeroit en rien ſur les tranſactions du commerce & le prix des denrées, & enſuite parce que ces travaux utiles feroient ouverts à l'inſtant, de manière que, dans une année, la République en reſſentiroit déja les avantages.

Je donnerai ailleurs de plus amples détails ſur cette opération financière. Je dois d'abord vous faire connoître quels travaux peuvent fonder la proſpérité de la République.

Paris a beaucoup ſouffert dans la révolution : vous pouvez rétablir ſon induſtrie, en faiſant exécuter le canal de Dieppe. Deux projets ont été préſentés : je ne parlerai pas de celui du citoyen Brulée, parce qu'il n'a jamais été calculé. Il n'en eſt pas de même du canal du citoyen Lemoine : les travaux préparatoires en ont été faits à ſes frais. La poſſibilité de ſon exécution eſt démontrée; & j'aime à voir, ſur les plans infiniment exacts levés par l'ingénieur Capron, une nouvelle communication s'ouvrir au pied de l'obéliſque qui remplace les tours de la Baſtille, & ſe prolonger à travers les plus belles campagnes, juſqu'au port de Dieppe. Il faut vingt jours pour conduire, par la Seine, du Hâvre-de-Grace à Paris, les productions du Nord : on les recevra par le canal en trois jours, & la place de la Baſtille deviendra le marché du commerce.

Les Aſſemblées conſtituante & légiſlative ſe ſont occupées d'un autre projet de canal, pour la jonction du Rhin au Rhône. Les obſervations de deux ingénieurs en ont démontré la poſſibilité; Lequinio en a

fait connoître les avantages dans un rapport intéressant, &, si ce bel ouvrage n'est pas exécuté, il ne faut peut-être l'attribuer qu'à notre indifférence pour toutes les idées économiques. Il est assez singulier que ce soit la guerre qui nous conduise à nous occuper enfin des grands moyens de prospérité publique. Je viens remettre sous vos yeux ce projet de jonction du Rhin au Rhône; mais je vous propose, en même-temps, d'établir, sur les rives gauches de ces fleuves, un canal latéral, qui serve à faire remonter les marchandises, tandis que, suivant le cours des eaux, d'autres marchandises seront portées dans une direction contraire.

Alors vous aurez véritablement ouvert une navigation intérieure entre la mer Méditerranée & la mer d'Allemagne, actuellement séparées par une intervalle immense, puisque les vaisseaux qui portent au nord les marchandises du midi & les productions du levant, ont à traverser la mer Méditerranée, à débouquer le détroit de Gibraltar & à contourner toute l'Espagne, le Portugal & la longue étendue des côtes de France, que baignent les mers de Gascogne, du Finistère & de la Manche. Alors, les marchandises du midi remonteront par le canal latéral du Rhône, depuis Arles jusqu'à Lyon; elles seront ensuite transportées sur les eaux tranquilles de la Saone & sur le Doubs, où elles trouveront le canal de jonction qui les conduira dans le Rhin; & par ce fleuve, elles pourront passer à Mayence, en Allemagne, en Hollande, jusqu'à l'embouchure de la Meuse, & même jusqu'à Amsterdam.

Représentans, ce projet est digne de fixer votre attention. Permettez que je rende dans la tribune nationale un hommage à son auteur, car il ne m'ap-

partient pas ; il eſt au citoyen Couëdic, déja connu par pluſieurs ouvrages économiques, & dont les idées heureuſes ont été plus d'une fois adoptées par les aſſemblées conſtituante & légiſlative. Je dois à ſon amitié l'idée de ces canaux latéraux ; j'en ai ſenti les avantages ; je vais bientôt vous les développer. Mais, auparavant, je dois vous parler du canal de Paris.

Cette ville, par ſa poſition dans l'intérieur des terres & le nombre prodigieux de conſommateurs qui y ſont réunis, s'approviſionne difficilement. Plus les obſtacles ſont multipliés, plus la cherté des vivres eſt grande, & plus la crainte de la diſette agite les eſprits. De là ces pétitions inſenſées ſur les ſubſiſtances, lues à la barre de la convention nationale. Il eſt à remarquer que c'eſt dans la ville la plus intéreſſée à la libre circulation des grains, puiſqu'elle n'a pas de territoire, & que par conſéquent elle manqueroit de nourriture, ſi les départemens voiſins entravoient cette circulation, que ſont nés les ſyſtêmes les plus dangereux ſur les approviſionnemens par la force, ou ſur la taxe des grains. On ne peut attribuer ce délire qu'à deux cauſes, à des ſuggeſtions perfides ou à la crainte de la famine. N'y eût-t-il que ce dernier motif, vous aurez toujours à craindre qu'un homme adroit, s'emparant des terreurs populaires, ne les tourne un jour au profit de la tyrannie contre la liberté. Ouvrez donc des canaux qui faſſent circuler par-tout l'abondance. C'eſt un moyen de garantir la conſtitution que le peuple va ſe donner, bien plus sûrement que par la force des armes ; car les peuples heureux ne ſont jamais inquiets, & les uſurpateurs ne ſe montrent pas là où la proſpérité publique ne permet pas de deſirer des changemens. Le canal de Paris à Dieppe prendra ſa naiſſance,

ainſi que je l'ai dit, à la place de la Baſtille, paſſera par Saint-Denis, & tombera dans l'Oiſe entre Pontoiſe & l'Iſle-Adam. Il reprendra ſon cours au-deſſus de Saint-Leu juſqu'à Beauvais, où il ſera établi un baſſin. De-là, ce canal prendra la direction de la rivière d'Avelon, s'approchera de Gournay, & traverſera les marais du pays de Bray, juſqu'à Forges où ſe trouve le point de partage. Il paſſera enſuite par Neuchâtel & entre les deux communes d'Arques & d'Archelles, & viendra communiquer en ligne droite au port de Dieppe, où les travaux ſont commencés.

Dieppe ſera le point de communication avec la mer, & ce port deviendra tout-à-la-fois le grenier de Paris & l'entrepôt général de ſon commerce. Les tranſports d'une ville à l'autre ſe feront dans trois jours, au lieu qu'il en faut vingt par la voie tortueuſe de la Seine. Alors le prix des denrées diminuera, & c'eſt à ce terme que nous devons aſpirer pour le bonheur d'une ville à qui la révolution ſemble n'avoir laiſſé que des agitations & la misère.

Paris avoit un commerce de luxe conſidérable; il a totalement diſparu. On comptoit dans ſon ſein quinze mille ouvriers employés à des ouvrages d'orfévrerie: cette ſource de travail eſt tarie. D'autres trouveront que c'eſt un bien, parce que, dans leur ſyſtême, il faut bannir des républiques le luxe & les arts; pour moi, je verrai toujours un grand mal dans une réforme qui laiſſeroit en France cinq millions d'hommes ſans pain. C'eſt une étrange erreur de vouloir rétrécir les grandes villes & de croire que les hommes chaſſés des atteliers iront s'établir dans les champs. Ah! ſans doute, ſi nous étions ſur une terre neuve, comme les jéſuites dans le Paraguay, je voudrois n'y voir bâtir que des villages. Mais, ſur le ſol de la France,

où de grandes villes exiſtent depuis des ſiècles, croyez qu'on ne parviendra pas à diminuer leur étendue ou leur population en détruiſant leurs manufactures, mais ſeulement qu'on les rendra plus miſérables & les hommes plus pervers, parce qu'on leur fera une néceſſité du brigandage.

Tout notre ſyſtême d'économie politique doit tendre aujourd'hui à ce but : empêcher le refluement dans les villes des hommes des campagnes, en rendant celles-ci plus heureuſes, mais conſerver auſſi l'activité des villes, de peur qu'elles ne ſe dévorent elles-mêmes, & ne dévorent auſſi les campagnes. Loin donc de deſirer que Paris perde à jamais ſes manufactures brillantes, ſes arts & ſon commerce de luxe, qui rendoient l'étranger tributaire de notre goût, je dis que nous devons encourager tous les genres d'induſtrie. Autrefois, c'étoit la cour qui entretenoit l'abondance dans Paris; il faut aujourd'hui que ce ſoit la mer, les canaux & le travail. On a toujours cherché à rendre les hommes meilleurs; voulez-vous y parvenir, occupez-vous à les rendre plus heureux.

Une ſeule penſée m'a affligé dans la recherche que j'ai faite des avantages de ce canal ; c'eſt que la ville de Rouen doit perdre à ſon exécution, puiſqu'elle ceſſera d'être le lien de communication entre Paris & la mer. Il eſt deux moyens de lui faire oublier cette perte, & je les adopte tous les deux. Le premier conſiſte à lui donner un canal particulier, qui, du point de partage à Forges, ſuivra le cours de la rivière d'Audelle, par Fleury, le Pont St.-Pierre, Romilli, Igouville, juſqu'au deſſus du Pont St.-Ouen, vis-à-vis le village d'Oyſſel, où ce canal ſe joindra à la Seine. Le ſecond moyen eſt de s'occuper enfin de la navigation de ce fleuve à ſon embouchure. Je ſuis toujours plus affligé de l'état où l'on a laiſſé le Rhône

& la Seine, qui pouvoient être si utiles au commerce intérieur. Ce dernier fleuve charrie des boues & des sables, que le reflux de la mer retient à Quilleboeûf. C'est une opération des eaux qui resserrent leurs bornes, tandis qu'ailleurs elles creusent & s'avancent dans les terres. Il est temps enfin qu'on s'occupe des moyens d'y remédier; & on le doit d'autant plus que, dans des circonstances malheureuses, la Seine deviendroit l'asyle de nos flottes.

Je passe à l'examen des travaux qui sont à faire pour joindre le Rhône au Rhin.

La première ligne de communication entre ces deux fleuves, est la Saône. Cette rivière, paisible dans son cours, n'offre aucun obstacle à la navigation, depuis Lyon jusqu'à son confluent avec le Doubs.

Là commence la seconde ligne de communication par le Doubs, qui passe à Dôle, Besançon, Beaune, & s'avance jusqu'au-dessous de la principauté de Mont-Beillard. Le Doubs, autrefois navigable, a cessé de l'être par des digues qui ont bien un objet d'utilité, puisqu'elles dirigent les eaux dans des usines, mais qui, construites sans art, annoncent aux connoisseurs que la science de la direction des eaux, l'hydraulique n'a pas fait parmi nous les mêmes progrès qu'en Italie. Il y a deux projets pour rétablir cette navigation : celui du citoyen Lachiche, ingénieur militaire, consiste à supprimer les digues & à donner aux usines un autre moteur (1). Le citoyen Bertrand, in-

(1) Le citoyen Lachiche est l'auteur du projet de canal pour la jonction du Doubs à l'Ill. Le point de partage qu'il a trouvé est dans une position admirable; c'étoit tout à-la-fois un canal & une ligne de fortification qu'il avoit le projet de construire. Le citoyen Lachiche a dû faire de grandes dépenses pour les nivellemens;

génieur des ponts & chauſſées, veut au contraire conſerver les ouvrages de l'art, & faciliter la navigation du Doubs par le moyen des écluſes & du rehauſſement des digues. Ce dernier plan répareroit les fautes de l'art par les reſſources de l'art, & ne dérangeroit aucun des travaux qui ſe font ſur les bords de cette rivière. Je ne prononce cependant point entre ces deux ſyſtêmes; il me ſuffit de prouver que le Doubs deviendra facilement navigable.

Après cette rivière, au-deſſous de Mont-Beillard, vient le canal de jonction qui forme la troiſième ligne de navigation. Ce canal n'aura, dans toute ſon étendue, que vingt lieues, depuis le point où le Doubs ſe replie à la frontière de Mont-Beillard juſqu'à la rivière d'Ill, auprès de Colmar; on abrégeroit cette diſtance en faiſant paſſer le canal ſur le territoire de Mont-Beillard & ſur celui de Mulhauſen.

Un décret du corps légiſlatif, du 28 mai dernier, avoit chargé le pouvoir exécutif de négocier, avec leurs gouvernemens, la faculté de faire lever les plans & de concerter le mode & les conditions du tranſit. Les négociations ont été entamées, mais elles ont marché avec cette lenteur qui eſt le caractère propre des diſcuſſions diplomatiques. Un mot doit les faire terminer: Mont-Beillard & Mulhauſen ont tout à gagner dans l'exécution du canal; il faut que le conſeil exécutif demande à leurs gouvernemens une explication définitive, & qu'en cas de refus ou de retard, il donne des ordres pour que le canal ſoit dirigé de manière à ne pas toucher au territoire de ces deux états. Le travail en ſera plus long, mais ſon ſuccès n'en ſera pas moins certain.

---

mais heureux du bonheur que ſon canal doit opérer en France, il a refuſé toutes les récompenſes qui lui ont été offertes par les Aſſemblées Conſtituante & Légiſlative.

Enfin, après le canal de jonction, vient la rivière d'Ill, qui passe par Colmar, Scheleftat, & va se jeter dans le Rhin à Strasbourg. C'est la cinquième & dernière ligne de communication.

Les avantages de la jonction du Rhin au Rhône sont incalculables ; il faut pourtant convenir que la difficulté de remonter ces deux fleuves, à cause de la rapidité de leurs eaux, laisseroit encore beaucoup à desirer aux commerçans, qui auroient bien la facilité de faire descendre leurs marchandises, mais qui pour les porter de l'embouchure du Rhône à Lyon, & des diverses villes de l'Allemagne ou des frontières de France à Strasbourg, seroient forcés de se servir de la voie dispendieuse du roulage.

Le moyen d'obvier à cet inconvénient, est de creuser un canal de navigation, latéral aux deux rives gauches du Rhône & du Rhin. C'est le projet du citoyen Couëdic.

Le canal du Rhône partira de la ville d'Arles, & se prolongera jusqu'à Lyon. Dans certains endroits, il ne sera pas à trente toises de ce fleuve ; dans quelques autres il s'en éloignera de quatre ou cinq cents toises, pour éviter les montagnes, ou se rapprocher des villes. Ceux qui ont navigué sur le Rhône, & parcouru ses rives, ne douteront pas de la facile exécution de ce canal sur un sol dont le niveau change rarement, qui n'offre presque que des terres à enlever, & qui, arrosé de plusieurs rivières, fournira des prises abondantes d'eau, sans exiger beaucoup d'écluses.

La ville d'Arles, où ce canal prendra naissance, est bâtie sur la branche principale du Rhône, à sept lieues de distance de la mer. La navigation à l'embouchure de ce fleuve n'est pas facile dans tous les temps ; c'est encore la faute des hommes, car avec quelques travaux on pouvoit la rendre sûre & commode. L'assemblée constituante avoit affecté quelques fonds à

cet objet; on ne les a pas employés, parce que leur insuffisance a été reconnue; je ne sais même s'il est encore possible de remédier aux atterrissemens du Rhône. Quoi qu'il en soit, l'intérêt du commerce sollicite que la ville d'Arles communique directement avec Marseille, par un canal qui se confondra dans l'étang de Berre & du Martigues, & viendra former un nouveau port au dessous du Lazareth. Cette branche de jonction n'offre, pour ainsi dire, qu'une ligne droite; elle donnera cours aux eaux des marais qui infectent ces belles contrées; elle ouvrira des débouchés à leurs salines; elle portera l'abondance & la prospérité dans les villages ruinés par la mortalité des oliviers. Arles deviendra florissante comme Marseille. Ah! qu'elle le devienne, elle a tant souffert pour la liberté!

Quant au canal qui doit accompagner la rive gauche du Rhin, son étendue seroit peu considérable, s'il devoit finir aux confins de notre territoire. Strasbourg & Landau seroient ses deux points extrêmes. Mais les pays que baigne le Rhin, sont aussi appelés à la liberté, & soit que nous y trouvions des frères, ou seulement des alliés, leur intérêt leur dira de prolonger le canal du lieu où nous nous serons arrêtés, jusqu'au Zuiderzée. C'est une pierre d'attente qu'il faut poser pour la félicité des peuples.

Les tyrans dont le systême étoit de diviser les hommes, n'aimoient pas à voir ouvrir des communications qui les rapprochoient; mais les peuples rendus à la liberté, ont besoin de se toucher. Plus leurs relations seront intimes, plus leur indépendance sera consolidée. D'autres ont pensé que la liberté avoit besoin de se retrancher dans les montagnes, & de s'entourer

s'entourer des mers. J'espère qu'elle existera aussi dans nos plaines, si nous y attachons les hommes par des jouissances, & si nous les mettons en relation par des canaux.

Ouvrez donc les canaux que je vous propose, & vous n'aurez plus en France, de nord & de midi. Toutes ces contrées vont se toucher ; toutes leurs productions vont se confondre. Marseille communiquera avec Amsterdam, & tandis que les flottes marchandes parcourent à peine dans trois mois, les mers qui séparent ces deux villes, à travers les tempêtes de la Manche & du Golfe de Lyon ; dans trente jours nous pourrons échanger, par ces communications intérieures, les productions du Levant & de l'Egypte, contre les marchandises de Ceylan, dés Moluques, & du Cap de Bonne-Espérance.

Le Rhône, dans sa course depuis Lyon jusqu'à la Méditerranée, enrichit plus de soixante villes ou villages ; le canal latéral à ce fleuve en enrichira soixante autres. Avignon, que sa position & les eaux de Vaucluse appellent à devenir manufacturière, en retirera les plus grands avantages. Lyon qui s'agite parce qu'elle est malheureuse, sera le centre du commerce intérieur de la République, & de cette ville jusqu'à Verdun, la Saône répandra par-tout de nouveaux bienfaits qui seront le résultat d'une navigation plus fréquentée. Les rives du Doubs conserveront leurs usines, tandis que cette rivière deviendra navigable. Peut-être aussi faudra-t-il lui donner un canal latéral, à cause du cours de ses eaux un peu trop rapide pour une navigation ascendante ? Ce sera une nouvelle source de prospérité pour les campagnes.

Les départemens du Jura, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Haute-Saône, du Haut-Rhin, des

Vosges, & du Bas-Rhin, verront leur agriculture, leurs salines & leurs fabriques florissantes par le canal qui joindra le Doubs à la rivière de l'Ill. Dans ces départemens sont des forêts immenses, dont nous n'avons jamais su tirer aucun parti, parce que nous avons mieux aimé recevoir à grands frais, du Nord de l'Europe, des bois de construction, que d'ouvrir des routes ou des canaux pour faciliter l'exploitation de nos propres forêts. Il y a même à cet égard un fait bien étrange, mais pourtant bien certain, c'est que les Hollandais font acheter dans les Vosges des pièces de mâture qui leur coûtent douze livres le pied cube, & qu'ils nous revendent, après les avoir transportées chez eux, par le Rhin, au prix de cent cinquante livres le pied cube, sous le nom de bois de l'Ukraine ou de la Livonie.

Si l'art d'exploiter les mines a fait parmi nous si peu de progrès, n'est-ce pas encore parce que nous n'avons ouvert aucune communication des villes aux montagnes? les transports sont si coûteux que personne n'ose se livrer à des entreprises célèbres, jusqu'à présent, par de grandes pertes. C'est ainsi que les fers des Vosges, de la Meurthe, de la Mozelle, ne circulent presque pas dans les départemens du Midi. Ils ne peuvent soutenir la concurrence avec les fers étrangers que le commerce y apporte. Les hommes qui connoissent nos richesses minéralogiques ont à gémir de les voir ainsi abandonnées. On nous cite, pour nous consoler, l'exemple des Espagnols qui sont misérables avec leurs mines d'or; mais les Espagnols sont presque sans industrie, & nous avons des atteliers nombreux qui n'attendent que des matières premières. Nos montagnes abondent en cuivre, en plomb, en fer, & nous en tirons chaque année, de la Suède & de la Saxe, pour 24 millions. Quand ferons-nous

donc las de nous adreſſer aux nations étrangères pour leur acheter des métaux dont notre ſol eſt couvert? Si nos mines étoient d'or ou d'argent, je vous dirois de ne pas y toucher, car le réſultat ordinaire de ces ſortes d'exploitations eſt de faire négliger les arts & la culture, ſans leſquels on devient bientôt pauvre avec tout l'or du monde; mais nos montagnes recèlent ſur-tout du fer, & c'eſt avec du fer que l'homme remue & féconde la terre, c'eſt avec du fer que nous combattons les tyrans.

Si nous examinons maintenant la jonction du Rhône au Rhin, dans ſes rapports politiques & commerciaux, nous ſerons étonnés nous-mêmes des prodigieux avantages qu'elle va nous donner. Suppoſez que la Hollande reſte ſéparée de nous; vous détruiſez, par vos canaux, ſon commerce de fret. Veut-elle ne faire, avec les Français, qu'une même famille? vous lui ouvrez une route intérieure pour communiquer avec la Méditerranée, & de concert avec elle vous enlevez à l'Angleterre, & aux puiſſances du Nord, leur commerce direct avec le Midi de l'Europe.

Les Hollandais furent pendant long-tems les agens des autres peuples, & ils ſe louoient à très-haut prix. Ils apportoient dans la Méditerranée les productions du Nord, & dans le Nord celles du Midi. Les Danois, les Hambourgeois, les Suédois, ſe ſont enſuite partagé avec eux ce commerce de tranſport. Nous avons nous-mêmes moins affrété de vaiſſeaux à meſure que notre marine a été plus floriſſante. Cependant tous ces pavillons étrangers flottent encore dans la Méditerranée. Ils n'y paroîtront plus ſi le canal que je propoſe eſt conſtruit, parce qu'alors ce ſera vous qui porterez ſur le Rhin, & de-là en Allemagne, dans la Hollande, & même à Londres,

par les voies de Dunkerque, d'Anvers ou d'Amſterdam, les productions de l'Eſpagne & de l'Afrique, de l'Italie & de l'Egypte des Iſles de l'Archipel, & de tous les pays qui bordent la Méditerranée & la mer Adriatique. Ce ſera vous, car dans trente jours vous tranſporterez ces marchandiſes, ſans aucun riſque, dans la mer d'Allemagne, & il faudroit trois mois aux navigateurs du Nord pour venir les chercher à Gênes, Livourne ou Marſeille, à travers les périls d'une mer orageuſe. Ce ſera vous, car ni les Italiens ni les Eſpagnols, quels que ſoient déſormais vos traités de commerce avec eux, n'auront le droit de naviguer ſur vos canaux. Enfin, ce ſera vous qui pourvoirez ces mêmes peuples des matières premières que fournit le Nord, car il ſera bien plus avantageux au commerçant hollandais qui les enverra, ou au Génois qui devra les recevoir, de les faire embarquer ſur vos canaux, que de les faire circuler dans le long trajet de l'Océan à la Méditerranée.

Je ne crois pas me tromper, mais il me ſemble que les rôles vont changer dans le commerce. Vous allez devenir à votre tour les facteurs de l'Europe, & vous aurez bien peu de rivaux dans vos négociations avec l'Italie & le Levant. L'audace du navigateur qui le premier doubla le Cap de Bonne-Eſpérance, changea le cours du commerce. Un ſimple canal, que deux grands fleuves attendent pour ſe confondre, & que la loi de la néceſſité vous commande d'ouvrir, un ſimple canal va faire dans le domaine de l'induſtrie, une nouvelle révolution. Vous avez conquis par l'épée la liberté ; il faut conquérir avec la bêche & le marteau la félicité publique.

On objectera peut-être que la jonction du Rhône ua Rhin, ne favoriſe directement qu'environ quinze départemens frontières. On m'auroit mal entendu, ſi

l'on penſoit que je veux borner là tous les travaux publics. J'ai décrit le canal que j'ai cru le plus intéreſſant, celui qui doit enrichir toute la république, en ouvrant au commerce une route tellement économique, que bientôt preſque toutes les marchandiſes que les peuples échangent entr'eux, paſſeront ſur notre territoire; mais, puiſqu'il faut des travaux aux ouvriers de tous les départemens, le moment eſt venu d'exécuter un grand plan de navigation intérieure, tracé par les diſpoſitions même de nos fleuves, de nos montagnes, & par les rigoles des eaux. Les Romains ont conſtruit de beaux ouvrages, mais ils n'en ont fait aucun d'une utilité auſſi certaine. Les pays où l'agriculture a fait le plus de progrès, & où les hommes ſont les plus heureux, ſont ſans contredit la Chine, l'Angleterre & la Hollande. Or ces pays ſont coupés de canaux. Creuſons-donc des canaux. Je ne les décrirai point en détail, je vous en préſenterai ſeulement un apperçu.

La France eſt arroſée par pluſieurs grands fleuves ou rivières navigables. Dans la partie orientale, le Rhône, le Rhin, la Mozelle, la Meuſe, la coupent dans toute ſa longueur, du Midi au Nord. La Loire la traverſe de l'Eſt à l'Oueſt. La Seine qui part du centre pour ſe jeter dans la Manche, la Garonne, la Gironde & la Dordogne qui vont, du Midi, ſe confondre dans la mer de Gaſcogne; tous ces fleuves ou rivières ſont comme les grandes artères de la France, & peuvent, par des communications faciles avec pluſieurs autres rivières navigables, ou qui le deviendront par quelques travaux, nous donner une navigation intérieure qui fixera à jamais le bonheur ſur notre terre. La France ſera coupée deux fois du Nord au Midi par deux lignes de communication, l'une à l'Eſt & l'autre à l'Oueſt, & elle ſera coupée trois

fois tranſverſalement, au Midi par le canal de Languedoc & la Garonne; au centre, par la Loire, le canal de Charolois & le Doubs, & au Nord, par le canal de Dieppe, l'Oiſe & l'Aiſne. Entre ces grandes branches s'ouvriront d'autres communications, & la France, plus riche que la Hollande par ſon ſol, deviendra bien plus célèbre par ſes canaux qui joindront deux fois les deux mers, & rouleront, ſur leurs eaux paiſibles, les richeſſes du monde.

Et d'abord je penſe qu'il faudra, quelque jour, ouvrir une nouvelle communication entre Genève & Lyon, en prolongeant le canal latéral du Rhône juſqu'au lac de Genève. Le département de l'Ain ſera traverſé en entier par ce canal, dans la direction de l'Eſt à l'Oueſt, tandis que la rivière de l'Ain le parcourt dans la direction du Nord au Midi. Genève doit deſirer qu'il ſoit ouvert pour accroître ſes relations commerciales, & nous devons y trouver cet avantage bien précieux, lorſqu'on conſidère l'état de notre commerce avec les Treize Cantons, de donner & de recevoir, avec plus de facilité, les marchandiſes que les départemens du Midi & Marſeille fourniſſent à la Suiſſe, & celles que la Suiſſe envoie dans ces départemens.

Une autre communication ſera ouverte dans le Nord avec les Cantons, par un canal d'embranchement qui partira du canal de jonction du Doubs à la rivière de l'Ill, au-deſſous de Mulhauſen, & ſe terminera à Huningue. Les opérations préliminaires à ce travail ſont faites; ſon exécution eſt reconnue facile, & ſes avantages ſont nombreux, puiſqu'on met la Suisse en communication avec les départemens du Nord, comme elle le ſera avec ceux du Midi, par le canal latéral au Rhône, de Lyon à Genève.

La communication du Rhin à la Meurthe & à la Mozelle par une ligne de Strasbourg à Nancy, eſt tracée par la nature même. La Bruch qui se perd dans le Rhin ; la Vesouve qui ſe perd dans la Meurthe, fourniront abondamment des eaux pour cette communication.

Vauban avoit projeté de joindre, par un canal, la Mozelle à la Meuse. Cette entrepriſe eſt d'une petite étendue; Staniſlas en avoit fait prendre le nivélement, & il avoit été reconnu que ſon exécution étoit très-praticable, au moyen d'un ruiſſeau qui tombe dans la Mozelle à Toul, & d'un autre qui ſe perd dans la Meuſe, au-deſſous de Pagny.

La Meuſe ſe joindra facilement à l'Aiſne par la petite rivière de Bar & par un canal d'une courte étendue, qui fera communiquer cette rivière à l'Aiſne. La difficulté eſt moins de creuſer le canal que de rendre navigable la rivière de Bar & cette partie de l'Aiſne qui s'étend depuis Château-Porcien juſqu'à Semuy, à dix milles au-deſſus de Rethel. Ces travaux ont pourtant été reconnus très-poſſibles dans leur exécution ; ils mettroient en communication Paris, Sedan, Mézières, Charleville & le pays de Liége.

Le département du Pas-de-Calais eſt déja coupé par pluſieurs canaux. Il ſuffiroit d'achever quelques ouvrages, pour les réduire en un ſyſtême général, qui, confondant les eaux de l'Eſcaut, de la Somme & de l'Oiſe, par le canal de Picardie, & se joignant au Rhône par la Seine, le canal de Bourgogne & la Saône, ouvriroit une navigation intérieure entre Anvers, Dunkerque, Paris & Marſeille.

Mais un canal dont l'exécution me paroît bien-aiſée, eſt celui d'Eure & Loir. Entre ces deux rivières, eſt un immenſe réſervoir que Louis XIV avoit fait bâtir, pour y ramaſſer les eaux de l'Eure, & les

porter à Verſailles. Cet ouvrage eſt abandonné; mais, avec quelques réparations, il deviendroit le magaſin d'eau d'un canal qui joindroit la Seine à la Loire, par la communication des rivières de Loir & de l'Eure. Il eſt beau de faire servir au bonheur des campagnes un canal que l'orgueil d'un roi avoit commandé pour embellir son jardin.

Les départemens qui viennent enſuite, & qui formoient autrefois la ci-devant Bretagne & une partie de la ci-devant Normandie, manquent abſolument de canaux. La Convention nationale a décrété l'ouverture du canal *Auboin*, qui doit joindre la Rance à la Villaine, & ouvrir ainſi une route de la Manche à l'Océan par St. Malo, Rennes & Redon.

Quelques travaux rendroient la rivière de Blavet navigable, depuis Pontivi juſqu'à Hennebon, & la rivière d'Ouſt, depuis Rohan juſqu'à Redon. Tous les ouvriers inoccupés des départemens du Morbihan & des Côtes-du-Nord pourroient y être employés. Ces hommes ſont les amis de la liberté; mais la guerre avec l'Eſpagne, qui tiroit toutes ſes toiles fines de leurs manufactures, leur prépare de grands maux. Les malheureux ſont trop souvent les dupes des perfides agitateurs. Il faut que la Convention nationale jette un regard ſur ces atteliers jadis ſi floriſſans; &, puiſque nos ſoldats ont beſoin de chemiſes & de guêtres, il faut qu'elle diſe à ces tiſſerands, de travailler pour la patrie.

Cependant pluſieurs de ces ouvriers ſeront employés à creuſer le lit du Blavet & de l'Ouſt, opérations préliminaires à l'exécution du grand projet de navigation intérieure, arrêté par les ci-devant Etats de Bretagne. N'oublions pas que, dans ces départemens, il exiſte des forêts & des forges qui n'attendent que des débouchés. Pourquoi ne pas fabriquer à Salles, à Vaublanc, à la Noé,

les boulets qui doivent repousser les flottes anglaises? Voudroit-on encore les faire venir de Sempigny en Lorraine, comme le fit le maréchal de Castries, au grand détriment du trésor public & des routes de la Bretagne? Enfin, dans le Finistère, on fixeroit les indigens aux travaux nécessaires pour établir la navigation de la rivière d'Hiers, qui descend de Carhaix à Châteaulin, ce qui produiroit de grandes facilités pour le service de Brest en comestibles & en bois.

Ces projets se lient naturellement avec celui de jonction de la Loire à la mer de la Rochelle. Cette jonction auroit lieu par la Vienne, depuis Cande jusqu'à Châtellerault; de Châtellerault à Vivonne, par le Clain, dont la navigation depuis Poitiers jusqu'à la Vienne, existoit autrefois, & peut être facilement rétablie; de Vivonne jusqu'au dessus de Lusignan, par la Vone, que l'on feroit communiquer avec la Sèvre Niortaise, par un canal que la nature même a tracé, & dont le réservoir formé dans les gorges des collines, existe sous le nom d'étang des Châtelliers. Enfin de Niort à la Rochelle, il seroit établi une dernière communication, dont l'avantage seroit sur-tout de donner un écoulement aux marais, qui dans ces lieux forment environ deux cents mille arpens à dessécher.

D'un autre côté, la Loire communiqueroit avec la mer méditerranée, par la Vienne, que quelques travaux rendroient navigable depuis Chatellerault jusqu'à Limoges, & par les rivières de la Vezère, de la Corrèze, d'Isle de la Dordogne & de la Garonne qui se réuniroient en un systême général, au moyen de quelques canaux: la seule difficulté seroit sur la Dordogne, à cause d'une cataracte de six pouces qu'on appelle *le Pas de la Gratusse*; on l'éviteroit par un canal qui détourneroit les eaux, & les feroit passer dans la plaine de la Linde. Les départemens de la

Haute-Vienne, de la Corrèze, de la Dordogne, & ceux qui les avoiſinent, ont beſoin de ces communications pour que l'agriculture n'y meure pas. Ce qui doit raſſurer les pauvres habitans du ci-devant Limouſin, c'eſt qu'on ne peut établir, dans la République, une grande navigation intérieure, qu'en travaillant préalablement à leurs canaux. Un jour, pour leur bonheur, les projets de Turgot ſeront réaliſés.

Je voudrois enfin qu'on s'occupât du canal projeté pour la jonction de la Garonne, avec la mer de Bayonne. Celui-ci auroit cet avantage qu'il traverſeroit les Landes, & ne contribueroit pas peu à en faciliter le défrichement. C'eſt un nouveau département que la main des hommes créeroit.

Je ne pouſſe pas plus loin cette deſcription, parce qu'elle ne peut être bien ſaiſie qu'avec une carte ſous les yeux. Les départemens du centre ont déja les canaux de Briare, d'Orléans, de Charolois & celui de Bourgogne dont les travaux peuvent encore être accélérés en y appliquant des fonds plus conſidérables. Là, comme aux extrémités de la France, il n'eſt aucun département où l'on ne puiſſe faire quelques travaux de ce genre, & tout ce qu'on fera, ſera toujours bien, dès-lors qu'on établira une navigation, n'importe dans quelle direction & ſuivant quel ſyſtême. Creuſer des canaux, c'eſt réaliſer ces temps de la fable, où le miel & le lait couloient dans les campagnes.

Voyez, Repréſentans, quels avantages tous les conſommateurs de la France retireront de ces communications faciles. Le bled, cette première denrée, circulera dans les départemens avec bien plus d'économie, et il en réſultera une diminution dans le prix du pain qui influera néceſſairement ſur tous

les autres comeſtibles. Ah ! puiſqu'il eſt vrai que l'émiſſion forcée des aſſignats a beaucoup accru le prix de toutes les productions de la terre & des arts, rendons les tranſports moins coûteux, & que les aſſignats réparent les maux qu'ont faits les aſſignats. Nous avons adopté un ſyſtême bien funeſte en matière de ſubſiſtance. Rappelez-vous que l'empire romain n'a péri, dans Conſtantinople, que parce qu'on voulut entretenir le prix du pain au-deſſous de la valeur du bled, par une impoſition ſur les riches. Bientôt les hommes corrompus voulurent être nourris ſans travailler. Il faut ſans doute que le riche paye à la patrie de fortes contributions ; mais il ne doit les payer qu'à la patrie, & c'eſt elle qui, par des primes ſur l'importation des grains, par des canaux qui facilitent les tranſports, & par des moulins économiques, doit procurer aux citoyens une nourriture ſaine, au prix le plus modique.

Vous dirai-je les autres avantages qui ſe préſentent en foule à ma penſée ?

Nos arſenaux maritimes vont être en communication directe entr'eux, & ſi l'une de nos flottes eſſuie quelque échec, elle ſera bientôt réparée par les ſecours que Toulon ira prendre à Breſt, & Breſt à Toulon, par l'intérieur de la république.

Le tranſport de notre artillerie aux armées, ſera bien moins coûteux.

Nos grandes routes ſeront moins rompues par le roulage. Les temps des grandes gelées ſera le ſeul pendant lequel on ſera forcé d'y recourir ; mais alors les routes ſouffrent moins du poids des maſſes, & ſe dégradent peu.

Le nombre de vos matelots s'accroîtra, non-ſeulement dans l'intérieur, mais encore ſur les côtes ; parce que les divers canaux facilitant les tranſports

des marées, la conſommation en deviendra plus grande, ce qui multipliera les pêcheries, qui ſont la pépinière des marins. On a long-temps cherché des moyens d'encouragement pour nos pêcheurs : les meilleurs ſont de leur ouvrir des débouchés. L'art d'entretenir les poiſſons dans des viviers, & les coquillages dans des claires ou des bouchots, auroit fait bien plus de progrès, s'il avoit exiſté des canaux pour les tranſports. Il en eſt de la pêche comme de l'agriculture ; elle ne fleurit que dans le rapport de la conſommation.

Mais ce qu'il faut ſur-tout conſidérer, c'eſt l'influence de ces canaux ſur nos campagnes. Ne voyez-vous pas ſur leurs rives, s'élever des fabriques de tous les genres ? Elles vont enrichir les agriculteurs ſans nuire à l'agriculture.

La valeur des propriétés foncières augmentera, parce que les débouchés pour la vente des denrées, ſeront plus faciles & plus nombreux.

Les contributions ſe paieront plus exactement, parce que l'aiſance ſera plus grande.

Vos domaines nationaux trouveront auſſi plus d'acquéreurs, & vous éprouverez moins la diſette du bois & des charbons de terre, parce que vous aurez des communications ouvertes avec les montagnes.

Enfin, des marais peſtilentiels deſſéchés par des canaux d'embranchement, ſeront convertis en prairies. Oh ! combien il eſt à deſirer que l'on s'attache à l'irrigation des terres ! C'eſt l'eau qui les vivifie & les couvre d'herbages qui deviennent la pâture des beſtiaux. Autrefois on travailloit avec luxe à des canaux d'arroſage. Dans la ci-devant viguerie de Taraſcon en Provence, on a dépenſé deux millions pour percer une roche qu'on pouvoit aiſément contourner, & le ruiſſeau qui devoit circuler dans les champs,

femble s'être perdu fous cette roche. Il faut pourtant que ce travail s'achève ; il faut qu'on ouvre d'autres rigoles de dérivation dans les départemens du midi, où la terre eſt deſſéchée par les feux du ſoleil. Mais en général l'état doit fe borner à protéger ces travaux fans les payer. Ce font les propriétaires qui en retirent de l'avantage, qui doivent en ſupporter les frais, & il ſuffit, à cet égard, d'une loi qui autoriſe les communes à recevoir les ſoumiſſions des propriétaires, & à emprunter pour faire ouvrir des canaux d'irrigation, juſqu'au concurrent des ſommes ſoumiſſionnées, ſous la garantie & l'hypothèque des propriétés des riverains.

Vous parlerai-je maintenant de quelques autres travaux, non moins utiles que la confection des canaux.

La France a beaucoup de côtes maritimes, & peu de bons ports relativement à leur étendue. On ne compte ſur l'Océan & la Méditerranée que quinze ports principaux; l'Angleterre & l'Ecoſſe en ont quarante, & leurs ports du ſecond ordre ſont au moins d'une fois plus nombreux que les nôtres. Je n'eſpère pas que dans ces circonſtances nous puiſſions nous occuper à creuſer de nouveaux baſſins. Il n'en eſt pas de ces ouvrages comme des canaux; ils coûtent beaucoup & ne produiſent rien. Il ne faut pas s'expoſer d'ailleurs à voir nos ouvrages détruits par les canons d'une flotte ennemie; mais du moins peut-on, à l'abri des fortifications exiſtantes, terminer des travaux commencés. Je ne rappelerai pas les fautes faites à Cherbourg, l'art les réparera ; mais pourquoi travailler avec tant de lenteur à décombler le port de Dunkerque? aime-t-on à conſerver les monumens de notre honte? Pourquoi ne pas s'occuper auſſi du port de

Bouc, dans le Golfe de Lyon ? les naufrages de toutes les années, sur cette mer orageuse, n'ont-ils pas assez démontré la nécessité de s'y procurer un asyle ? dès long-temps la facilité de ce déblai est reconnue. Dans une assemblée tenue à Toulon le 5 avril 1775, les officiers du port, les ingénieurs de la marine, & les pilotes les plus habiles en rendirent bon témoignage. Un de nos fameux marins, Pleville-le-Peley a confirmé leur décision par un travail précieux; cependant rien n'a été fait, & les sables ont continué de s'amonceler dans ce port autrefois si utile. En 1700 on y voyoit encore trente-six galères mouillées ; aujourd'hui on ne pourroit pas en placer trois.

Maintenant, citoyens, veuillez vous rappeler le résultat où m'a conduit l'examen que j'ai fait de l'influence de la guerre maritime sur nos manufactures & notre commerce. J'ai démontré que le temps n'étoit pas loin où vous auriez en France un nombre très-considérable d'ouvriers manquant de travail, & certes la masse des hommes qui souffrent se fait déja trop remarquer. La guerre en enlève bien une partie ; mais il reste les hommes âgés de plus de quarante ans, & les jeunes gens qui ne peuvent pas encore soutenir la fatigue des camps. Il reste les pères de famille, les femmes & les hommes mal organisés pour le métier des armes. Il faut occuper ces citoyens malheureux ; car tout membre de la société a droit à sa subsistance par le travail.

Or, jusqu'à présent nous avons suivi, pour les secours publics, un systême destructeur. On distribue des sommes aux départemens. Je suis persuadé qu'elles sont sagement employées ; mais quel avantage en résulte-t-il pour l'état? & quel établissement utile a-t-on fondé dans les départemens ? Je pense qu'en général

il faut donner aux fecours que nous accordons, une deftination qui tourne au profit de la république. Ainfi l'exécution des projets dont je vous ai entretenus vous donnera de nouvelles propriétés ; & certes, je n'en vois pas dans vos domaines nationaux qui puiffent être d'un produit plus grand que le canal de communication de la mer d'Allemagne à la mer Méditerranée. Vous pouvez en juger par le canal de Languedoc. Comment donc héfiteriez-vous à faire ouvrir dès-à-préfent des travaux que la néceffité vous commande, & dont la république a befoin de reffentir les avantages réparateurs des maux de la guerre ?

Craindriez-vous qu'une nouvelle émiffion d'affignats, uniquement employés au paiement des terres, des matériaux & des travailleurs, n'avilît les affignats en circulation ? Mais vous augmentez la maffe des domaines qui les garantiffent tous. Je fuppofe qu'on créât, pour l'exécution de ces canaux, un papier particulier ; qui de vous peut douter qu'il ne s'accréditât bientôt, & qu'il n'eût même fur les affignats nationaux un avantage dangereux par fes conféquences ? Donc les affignats en circulation, loin d'éprouver aucun aviliffement par l'émiffion graduée que je propofe, devront d'autant plus infpirer de confiance, que dans l'hypothèque générale, entreront de fuperbes canaux.

Craindriez-vous encore d'apporter quelque obftacle à la diminution de la maffe des affignats, ou à leur entière difparution ? Mais n'êtes-vous pas tous les jours dans le cas de faire des paiemens, & n'en réfulte-t-il pas une augmentation dans la quantité des affignats circulans ? Bientôt ne ferez-vous pas obligé d'en créer une nouvelle fomme, lorfque les huit cents millions de la dernière création feront épuifés ?

Ce n'eſt pas dans la non-émiſſion qu'il faut chercher un moyen d'éteindre les aſſignats, tant que vous n'aurez pas dans votre tréſor une autre monnoie pour payer, car vous arrêteriez la circulation des choſes & la machine du gouvernement. Ce moyen, vous le trouverez dans le revirement général dont il vous a été donné un apperçu, revirement qu'il convient sans doute d'effectuer bientôt, mais qui, exigeant des combinaiſons difficiles avec notre ſyſtême monétaire, ne doit pas, en attendant, paralyſer nos opérations de guerre & de mer & nos travaux publics.

Enfin vous aſſurerez la rentrée de ces nouveaux aſſignats par les droits que vous impoſerez ſur la navigation intérieure. Alors vous les annullerez dans les formes preſcrites par la loi, & ſi vous voulez que cette rentrée s'effectue plus promptement, ne doutez pas qu'il ne ſe préſente des compagnies pour acheter la conceſſion de ces droits, pendant un temps déterminé. Je n'approuve pas ces ſortes de ventes; mais je dois toujours les indiquer, puiſque c'eſt une reſſource qui nous eſt encore ouverte.

Savez vous, repréſentans, ce que produira le ſeul canal de Marſeille à Lyon, ſoit à l'avantage de l'état, ſoit à l'avantage du commerce & des conſommateurs?

La diſtance ſera d'environ quatre-vingt lieues.

Je ſuppoſe qu'on perçoive un droit de quatre deniers par quintal, à chaque lieue, ainſi qu'il eſt fixé pour le canal du Languedoc.

Je ſuppoſe encore que la maſſe des marchandiſes tranſportées de Marſeille à Lyon, ne s'élève qu'à trois millions de quintaux.

Le

Le produit des droits ſur le ſeul canal latéral au Rhône, ſera de trois millions cent vingt-deux mille cinq cents livres.

Fixez à une ſomme égale les frais de tranſport & de hallage des bateaux, c'eſt un total, en y comprenant le produit des droits, de ſix millions deux cent quarante-cinq mille livres.

Or, par le roulage ordinaire, fixé de Marſeille à Lyon à 10 liv. 10 ſols le quintal, terme moyen, il en coûteroit trente-un millions cinq cents mille liv.

Le commerce & les conſommateurs épargneront donc dans ces ſeuls tranſports vingt-deux millions cent trente-deux mille quatre cent quatre-vingt dix-ſept livres, & la république y gagnera trois millions cent vingt-deux mille cinq cents livres.

Voilà le profit, en l'état actuel du commerce, pour la ſeule navigation de Marſeille à Lyon. Il ſera vingt fois plus conſidérable lorſque les marchandiſes du Levant, deſtinées pour la Hollande, l'Angleterre & les autres pays du Nord, prendront leur route par ce canal.

Je ſais qu'on a voulu confondre les droits que je propoſe d'établir, avec les anciens péages. C'eſt une grande erreur. Les péages étoient des droits féodaux que les ſeigneurs percevoient pour eux. Ils étoient tenus de réparer les routes & les ponts, & ils ne les réparoient pas. C'étoit un brigandage ſeigneurial. Mais que l'état perçoive ſur le commerce une indemnité des ſommes avancées pour l'utilité du commerce! je ne vois en cela qu'une contribution infiniment juſte, & croyez que les commerçans la paieront avec reconnoiſſance, car vous allez leur procurer des bénéfices incalculables. Conſidérez d'ailleurs que par la communication de la mer d'Allemagne à la mer Méditerranée, vous allez fixer ſur votre territoire le tranſit des marchandiſes que les na-

tions du Nord échangent avec celles du Midi. Il faudra bien que vous perceviez ſur ces marchandiſes un droit, tel qu'elles ne puiſſent entrer en concurrence avec les vôtres, ſoit dans l'intérieur de la république, ſoit à Marſeille & à Dunkerque, qui deviendront des lieux d'entrepôt, ſoit même dans les échelles du Levant. De-là réſulte évidemment que vous ne pouvez vous diſpenſer d'établir ſur votre grand canal des péages nationaux, qu'il conviendra de laiſſer ſubſiſter, lors même que vous ſupprimerez les douanes.

Enfin, je vous propoſe d'établir pour ces travaux, un nombre conſidérable d'atteliers. Dès qu'on aura tracé la route des canaux, on pratiquera des ouvertures en pluſieurs endroits. C'eſt le ſeul moyen d'employer plus de bras, de ſoulager un plus grand nombre d'hommes, & d'aſſurer plutôt à l'agriculture & au commerce la jouiſſance de ces bienfaits.

Ah ! ſaiſiſſons cette idée : ouvrons des communications qui faſſent circuler dans toute la France, l'abondance & la félicité. Voilà notre Pérou & notre Bréſil ; voilà comment la république trouvera des filons d'or & des maſſes d'argent diſponibles.

Le décret qui prononcera l'ouverture de ces canaux, portera l'inquiétude dans l'ame de nos ennemis. Il me ſemble voir le cabinet de Londres, audacieux du nombre de ſes vaiſſeaux, frémir de ce qu'au milieu des mouvemens de la guerre, dans les agitations non encore éteintes de la révolution, & lorſque nos reſſources paroiſſent épuiſées par d'immenſes déprédations & des armemens extraordinaires, vous préparez, pour le jour où la paix ſera proclamée, l'anéantiſſement du commerce de l'Angleterre dans le Levant. Des politiques ont cru que vous alliez devenir, par l'impulſion des circonſtances, un peuple

guerrier & deſtructeur ; ils ſeront ſurpris, lorſque vous aurez aſſuré la liberté de vos voiſins, de vous voir transformés en peuple agricole & commerçant.

Les rois d'Egypte, pour éterniſer leur mémoire, ou peut-être pour donner du travail au peuple, car il y avoit dans ce pays des rois moins mauvais que ceux qui aſſerviſſent aujourd'hui l'Europe ; les rois d'Egypte firent bâtir ces pyramides énormes, dont la vue étonne le voyageur. Si l'on pénètre dans leur intérieur, on n'y trouve que des tombeaux. Repréſentans, ordonnons des travaux plus utiles ; faiſons creuſer des canaux, & que le voyageur, en les parcourant, entende ſur leurs bords les marteaux des manufactures, & les chants d'un peuple heureux.

---

# PROJET DE DÉCRET

*Préſenté par Barbaroux.*

## ARTICLE PREMIER.

La Convention nationale décrète qu'il ſera ouvert, aux frais de la République, un canal de navigation de Dieppe à Paris.

## I I.

Le conſeil exécutif établira une commiſſion pour examiner les plans du citoyen Lemoine, & prononcer ſur les difficultés qui pourroient ſe préſenter dans leur exécution.

III.

Cette commiſſion ſera compoſée de trois ingénieurs militaires, de trois ingénieurs des ponts & chauſſées, de trois membres de l'académie des Sciences & de trois membres du bureau de Conſultation; ces ſix derniers au choix de leur ſociété.

IV.

Les travaux commencés à Dieppe ſeront de ſuite continués dans toute l'étendue du terrein qui préſente le même niveau. D'autres chantiers ſeront ouverts, après la déciſion de la commiſſion, dans des points différens, ſous la direction du citoyen Lemoine, & des ingénieurs qu'il commettra.

V.

Le projet de canal pour faire communiquer le Rhône au Rhin, par les rivières de la Saône, du Doubs, de l'Ill, ainſi que le canal de l'Ill à Huningue, ſeront exécutés aux frais de la République, d'après les plans jugés par la commiſſion mixte, le 28 juin 1791.

VI.

Les citoyens la Chiche & Bertrand ſeront chargés d'en diriger les travaux, & la commiſſion qui ſera établie par le conſeil exécutif, prononcera ſur les meilleurs moyens de rendre le Doubs navigable, & ſur la queſtion de ſavoir s'il doit être fait un canal latéral à cette rivière, pour la facilité du commerce.

VII.

Le conſeil exécutif rendra compte dans trois jours de l'état des négociations avec le gouvernement de Montbéliard & Mulhauſen, relativement à ce canal, &

de l'emploi des 25 mille livres mises à sa disposition pour les travaux préparatoires de ce canal.

V I I I.

Dans aucun des travaux ci-dessus décrétés, il ne pourra être employé, pendant tout le temps de la guerre, que des pères de familles, ou des hommes au-dessus de quarante ans, des femmes, de jeunes gens au-dessous de seize ans, & des citoyens qui justifieront n'avoir pu s'enrôler pour l'armée, à cause de quelques défauts de conformation.

I X.

Les directoires des départemens sont autorisés à faire ralentir ou cesser momentanément les travaux extraordinaires qui auront lieu dans leurs arrondissemens, aux époques des semailles, des moissons & des autres travaux importans des campagnes.

X.

Il sera envoyé des ingénieurs pour examiner l'état de la navigation du Rhône à son embouchure, les obstacles que les sables y apportent, le projet de canal d'Arles à Marseille, & celui du canal latéral sur la rive gauche du Rhône, depuis Arles jusqu'à Lyon.

X I.

Il sera pareillement envoyé des ingénieurs pour examiner le projet de canal latéral sur la rive gauche du Rhin.

X I I.

Le citoyen Couédic, auteur de ces projets, accompagnera les ingénieurs dans leurs opérations. Le résultat en sera rapporté au comité des ponts & chaussées.

XIII.

Les communes de tous les départemens sont autorisées à recevoir les soumissions des propriétaires qui voudroient faire ouvrir ou achever des canaux d'irrigation, & elles pourront emprunter jusqu'au concurrent de ces soumissions, sous la garantie des propriétaires, l'hypothèque de leurs propriétés & la surveillance des corps administratifs.

XIV.

Le comité des ponts & chaussées rendra compte, dans la huitaine, des divers projets de canaux qui lui ont été présentés, des mémoires qui lui ont été remis sur la navigation de la Seine à son embouchure, & sur le port de Bouc dans la Méditerranée.

XV.

La proposition de créer une nouvelle somme d'assignats pour ces divers travaux, est renvoyée au comité des finances, qui en fera son rapport sous huitaine, ainsi que sur la somme qui doit être mise à la disposition du ministre de l'intérieur, pour les travaux préparatoires des ingénieurs.

XVI & dernier.

Le ministre de l'intérieur est chargé de consulter l'administration du département de Corse, & les commissaires de la Convention nationale dans les départemens du Mont-Blanc & des Alpes maritimes, sur le genre de travaux & d'encouragemens qui conviennent le plus à ces départemens, & d'en faire part à la Convention nationale.

---

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.